WIADOMOŚCI KLUBOWE

KRAKOWSKIEGO KLUBU AUTOMOBILOWEGO

Nr 2
Kraków, Garbarska 1

KWIECIEŃ 1939
Telefon Nr 123-86

Krak. Klub Automobilowy na Fundusz Obrony Narodowej

Stosownie do uchwały Rady Klubów Automobilowych Kluby Automobilowe w Polsce rozpoczęły wśród wszystkich członków swoich zbiórkę na FON. Kwoty zebrane przez Kluby będą następnie imieniem Rady Klubów wręczone Panu Ministrowi Spraw Wojskowych.

Rada Klubów Automobilowych uchwaliła równocześnie wytyczne, że każdy z członków Klubu, bez względu na to, czy w innej organizacji czy zawodzie złożył kwotę na FON, winien w ramach akcji przeprowadzanej przez Kluby Automobilowe złożyć co najmniej zł 5.

Krakowski Klub Automobilowy rozpoczął już zbiórkę. Dotychczas złożyły opłatę następujące osoby:

Zenon Zieleniewski, Wilhelm Ripper, Tadeusz Bukowiecki, Dr Zopoth Stanisław, Henryk Paschalski, Jerzy Zborowski, Inż. Henryk Foelsche, Dr Pilecki Łazarz, Inż. Henryk Gliszczyński, Dr Jajte Stefan, Dr Macudziński Bolesław, Haber Adolf, Dr Zajączkowski Zygmunt, Dr Reabourg Adofl, Żmuda Alfred, Mgr Braun Mieczysław, Ripper Hugo, Dąbrowska Michalina, Prof. Zalewski Bohdan, Inż. Dziurzyński Stanisław, Inż. Ryszard Hoffmann, Meyer Jan, Osberger Stanisław, Dr Wojnowski Stanisław, Dr Bernaciński Lucjan, Dr Prof. Kocwa Aleksander, Dr Stein Stanisław, Kozłowski Władysław, Płk. Madeyski Felicjan, Dygat Adam, Inż. Braun Kazimierz, Dr Jaworski Jan Walery.

Zbiórka przyniosła zł 250.

Zwracamy się niniejszym do wszystkich członków Klubu, aby zechcieli wszyscy bez wyjątku wziąć udział w zbiórce tak aktualnej w chwili obecnej. W ciągu kilku najbliższych dni prosimy przekazać nam zdeklarowaną kwotę.

Nazwiska członków Klubu, którzy odpowiedzą na nasze wezwanie będą w Wiadomościach Klubowych ogłaszane.

Walne Zgromadzenie Krakowskiego Klubu Automobilowego

W dniu 22 III 1939 r. odbyło się doroczne Walne Zgromadzenie K. K. A. sprawozdawcze, poświęcone także wyborowi Prezesa oraz członków nowego Zarządu.

Prezesem Klubu wybrano ponownie przez aklamację **Romana X. Sanguszkę,** okazującego dla spraw Klubu jak najżywsze zainteresowanie i poświęcającego Klubowi wiele czasu i uwagi.

Wybór Zarządu przeprowadzony na tegorocznym Walnym Zgromadzeniu odbył się w sposób odmienny niż w kilku ubiegłych latach. Z uwagi na znaczną liczbę członków, którzy do Klubu przybyli i których by Zarząd chciał wciągnąć do współpracy w klubie, postanowiono zaproponować Walnemu Zgromadzeniu, aby w przyszłym Zarządzie nie obsadzać pełnej ilości 24 miejsc, lecz aby conajmniej 6 pozostawić wolnych. Na te miejsca będą dalsi członkowie Zarządu dokooptowani.

Równocześnie ci członkowie Zarządu, którzy w bieżącej kadencji nie byli wylosowani, i którzy pozostawaliby automatycznie w Zarządzie, wszyscy z mandatów swoich zrezygnowali, aby pozostawić Walnemu Zgromadzeniu możność dowolnego obsadzenia 16 mandatów członków Zarządu.

Walne Zgromadzenie wnioski powyższe zaakceptowało i wybrało Zarząd w następującym składzie:

Dr Mieczysław Braun,
Inż. Kazimierz Braun,
Tadeusz Bukowiecki,
Michalina Dąbrowska,
Adam Dygat,
Inż. Witold Hennel,
Dr Jan Walery Jaworski,
Dr Bolesław Macudziński,
Płk. Felicjan Madeyski,
Kazimierz Orzelski,
Henryk Paschalski,
Inż. Tadeusz Polaczek-Kornecki,
Wilhelm Ripper,
Prof. Feliks Zaleski,
Jerzy Zborowski,
Zenon Zieleniewski,
Dr Stanisław Zopoth,
Żmuda Alfred.

Stosownie do zwyczaju lat ubiegłych istnieje zamiar zapraszania na posiedzenia Zarządu tych członków Klubu, którzy dla sprawy prac klubowych, okazują, względnie zechcą okazywać, większe zainteresowanie. Umożliwi to Zarządowi przeprowadzenie zamierzonej kooptacji.

Do Komisji Balotującej wybrani zostali następujący Panowie:

Płk. Stanisław Dziurzyński, Władysław Kozłowski, Dr Józef Kremer, Inż. Jan Krzesiwo, Dr Tadeusz Orzelski, Dr Łazarz Pilecki, Hugo Ripper, Wincenty Śmiechowski, Jan Szczudło, Dr Marian Ujejski.

Do Komisji Rewizyjnej: Tadeusz Buszczyński, Adolf Haber, Leon Holzer, Dr Maksymilian Kessler, Wawrzyniec Krzyżanowski, Hugo Ripper, Rudolf Rosiński.

Do Sądu Honorowego: Dr Tadeusz Orzelski, Płk. Dr Tadeusz Piotrowski, Dr Stanisław Stein, Dr Ludwik Wasilkowski.

Sprawozdanie.

Sprawozdania z działalności Klubu składali kolejno Panowie: Sekretarz Generalny: p. Dr Stanisław Zopoth, w zastępstwie nieobecnego Prezesa Komisji Sportowej Wiceprezes Komisji: Jerzy Zborowski, Sekretarz Biura Turystycznego: Henryk hr. Plater, Skarbnik Klubu: Kazimierz Orzelski i Szef Biura Technicznego: Wiceprezes, Zenon Zieleniewski.

Sprawozdania obejmowały okres od 1 października 1937 do 31 grudnia 1938 roku. Podajemy tutaj w skrócie ważniejsze punkty sprawozdań:

Najpoważniejsza dla Klubu sprawa uzgodnienia statutu z Automobilklubem Polskim, została załatwiona w ten sposób, że przyjęliśmy zasadniczo statut ramowy A. P. z tym, iż w roku 1940 zostaną wniesione na Radę Klubów uzupełnienia tego statutu wynikające z lokalnych warunków i potrzeb.

Dalszym korzystnym pociągnięciem było dokonane utworzenie przy Klubie Sekcji Motocyklowej. Sekcja przy naszym Klubie opierając się o obszerny lokal oraz dobrze zorganizowane biuro, rozwija się bardzo szybko. Pomimo zimowego sezonu zorganizowano kilka wycieczek, obecnie zaś odbywają się liczne piątkowe zebrania urozmaicone odczytami, przyczem szeregi członków Sekcji stale się powiększają przez nowowstępujących motocyklistów.

Zorganizowano Oddział Klubu przy Lidze Popierania Turystyki w Zakopanem. Na razie było to tylko biuro służące dla udzielania informacji turystom — obecnie jednak Klub przystępuje do dalszej akcji zorganizowania Oddziału Zakopiańskiego w ten sposób, aby obejmował on wszystkich automobilistów zamieszkałych na terenie Zakopanego i okolicy.

Co się tyczy życia sportowego, to chociaż imprez w okresie sprawozdawczym nie było wiele, to jednak zaliczać się mogły do bardzo poważnych, gromadziły bowiem na starcie wielu zawodników.

W „Jeździe Zimowej do Zakopanego" 19. II. 1938 wzięło udział 23-ch zawodników. Otwarcie sezonu sportowego w roku 1939 urządziliśmy 15-go maja, a impreza ta połączona była z regulaminowym zjazdem, na który przybyło 59 samochodów. W czasie

„Dni Krakowa“ urządzony został „Ogólnopolski Zjazd Gwiaździsty do Krakowa“ w dniu 11 czerwca i „Wyścig pod Ojcowem“ 12-go czerwca. Na zjazd przybyło 44-ch zawodników, z których większość przejechała ponad 900 klm. W „Wyścigu pod Ojcowem“ startowało 28 zawodników.

„Doroczna Jednodniowa Jazda Konkursowa“ odbyła się w dniu 11 września i zgromadziła na starcie 23 maszyny.

Ponadto zorganizowano jazdę na Zaolzie i zjazd na wzlot „Gwiazdy Polski“.

Wyczyny osiągnięte w tegorocznych imprezach świadczą o tężyźnie sportowej automobilistów i dają gwarancję powrotu do dawnych dobrych tradycji naszego Klubu, który przodował zawsze innym Klubom na polu sportowym.

Przeprowadzona z inicjatywy i według projektu Wiceprezesa Bukowieckiego propaganda dla rozwoju Krakowskiego Klubu Automobilowego dała doskonałe wyniki, liczba członków wzrosła przeszło o 100%, mieliśmy bowiem w roku zeszłym ogółem 178 członków, podczas, gdy dziś liczymy już 472. Klub nasz obecnie jest liczniejszy niż w najlepszych latach swego rozwoju tj. od 1928 ÷ 1931.

Aby dostosować Klub do tak wielkiego wzrostu liczby członków, wynajęty został obszerny i piękny lokal na parterze, tak, że obecnie zajmuje Klub cały budynek.

Dzięki ofiarności członków Klubu lokal ten został pięknie urządzony. Remont Klubu i urządzenie kosztowało nas znaczne sumy, wydatki te nie naruszyły jednak budżetu klubowego, zostały bowiem pokryte z kwot ofiarowanych przez członków.

Życie towarzyskie w pięknym lokalu klubowym rozpoczęte było uroczystym poświęceniem lokalu, która to uroczystość, jak już wspominaliśmy na łamach „Wiadomości Klubowych“, zgromadziła cały szereg przedstawicieli władz miejscowych i elitę towarzystwa krakowskiego. W karnawale zorganizowano cały szereg zabaw z tańcami i większych zebrań towarzyskich.

Wraz ze wzrostem liczby członków powiększyły się ogromnie agendy Klubu. Sekretariat załatwiał obszerną korespondencję (2 026 listów indywidualnych oraz około 18 000 różnych komunikatów, zawiadomień i listów o jednakowej treści). Dla przykładu podajemy, jak wzrastała kwota wydawana na portoria, a więc w roku 1935/36 portoria kosztowały zł 291,84, w roku 1936/37 zł 412,93, w roku 1938 zł 854,69.

Interweniowano w Starostwie i Województwie w sprawie zmiany przepisów w m. Krakowie i opracowano cały szereg postulatów do nadesłanego przez Województwo projektu nowych przepisów.

Wydawano tryptyki, karnety, świadectwa międzynarodowe, udzielano informacji z dziedziny automobilizmu i turystyki, wydawano poświadczenia na mocy których turysta mógł otrzymać przydział dewiz na eksploatację samochodu przy wyjeździe wozem zagranicę, interweniowano w urzędach. Biuro Turystyczne prowadziło ewidencję stanu dróg, opracowywało marszruty i prowadziło osobną korespondencję z turystami zagranicznymi.

Biuro Techniczne przeprowadziło w okresie sprawozdawczym 2 983 egzaminy.

Skarbnik Klubu odczytał bilans i rachunek strat i zysków, po czym na wniosek Komisji Rewizyjnej, uchwalono absolutorium ustępującemu Zarządowi.

Krak. Klub Automobilowy na cele obrony przeciwlotniczej

Na zwołanym specjalnie w tym celu I posiedzeniu Zarządu w dniu 30 marca br. Krakowski Klub Automobilowy uchwalił szereg sum na zakupienie pożyczki na obronę przeciwlotniczą.

1) Z funduszu obrotowego K. K. A., uchwalono zakupić pożyczkę w wysokości zł 500.

2) Zwrócić się do Automobilklubu Polski z propozycją wyznaczenia z funduszów Biura Technicznego K. K. A. i ew. innych Klubów przynajmniej 25 proc. na pożyczkę dla obrony przeciwlotniczej.

Ponadto cały personel biurowy Klubu, jak również Biura Technicznego oraz wszyscy Egzaminatorzy zakupią pożyczkę w wysokości procentowej odpowiadającej normom ustalonym w Warszawie przez zrzeszenie pracowników (od 25 — 35 procent).

Zarząd Klubu uchwalił jednocześnie apel do wszystkich innych Klubów w Polsce o powzięcie podobnych rezolucji.

„X Jazda Zimowa do Zakopanego"

Tegoroczna Jazda Zimowa była wielkim sukcesem Krakowskiego Klubu Automobilowego na polu sportowym, zgłosiło się bowiem do jazdy 57 zawodników z całej Polski, reprezentując szereg poważniejszych Klubów Automobilowych. Podkreślić należy liczny udział w imprezie PP. Oficerów Wojsk Pancernych. 46-ciu zawodników przybyło na czas wymagany dla klasyfikacji. Osiągnięte przez uczestników jazdy, wyniki są dowodem żywotności ducha sportowego automobilistów, bowiem większość ich przebyła maksymalną ilość klm. możliwą do osiągnięcia w oznaczonym czasie.

W ten sposób doroczna impreza zimowa K. K. A. zakwalifikowała się do rzędu najpoważniejszych raidów zimowych i regulamin jej zostanie w przyszłym roku rozszerzony, aby dać sportowcom automobilowym możność dalszej ekspansji.

Poniżej podajemy skrót wyników jazdy, bowiem szczegółowe wyniki były już ogłoszone specjalnymi komunikatami.

Klasyfikacja ogólna:

I.	Jan Ripper (KKA) Lancia	punktów 1,069
II.	Wincenty Tarnawa (A. Śl.) Aero	„ 997
III.	Alfred Ziółkowski (AW) D. K. W.	„ 962
IV.	Kpt. Bronikowski (AW) B. M. W.	„ 961
V.	Henryk Polański (MKA) D. K. W.	„ 949

Klasyfikacja w kategoriach:

Kategoria I. do 1 000 cm³

I.	Alfons Ziółkowski DKW. (A. W.)	pkt. 962
II.	Henryk Polański DKW. (M. K. A.)	„ 949
III.	Marian Sławiński DKW. (M. K. A.)	„ 934

Kategoria II. od 1 000 do 1 500 cm³

I.	Jan Ripper Lancia (K. K. A.)	„ 1069
II.	Wilhelm Ripper Lancia (K. K. A.)	„ 941
III.	Kpt. Andrzej Podgórski Opel (WKS. Niepołomice)	„ 937

Kategoria III. od 1 500 do 2 000 cm³

I.	Wincenty Tarnawa Aero (A. Śl.)	pkt. 997
II.	Kpt. Tad. Bronikowski BMW. (A. W.)	„ 961
III.	Inż. Tadeusz Kubiczek Wanderer (A. Śl.)	„ 851

Kategoria IV. ponad 2 000 cm³

I.	Inż. St. Orange Mercedes (M. K. A.)	pkt. 931
II.	Bogusław Beyer Chevrolet (A. Kl.)	„ 849
III.	Rom. X. Sanguszko Chevrolet (K. K. A.)	„ 774

Klasyfikacja międzyklubowa:

I.	Krakowski Klub Autom.	zawod. 19	pkt. 8.830
II.	Małopolski Klub Automob.	„ 7	„ 6.230
III.	Automobilklub Śląski	„ 6	„ 3.388
IV.	Wojsk. Klub Sport. Niepoł.	„ 4	„ 3.359
V.	Automobilklub Wielkopolski	„ 2	„ 1.923
VI.	Automobilklub Kielecki	„ 2	„ 1.001
VII.	Łódzki Automobilklub	„ 2	„ 961
VIII.	Pomorski Automobilklub	„ 1	„ 705
IX.	Automobliklub Polski	„ 2	„ 700
X.	Wojsk. Klub Sport. Rzeszów	„ 2	„ 554

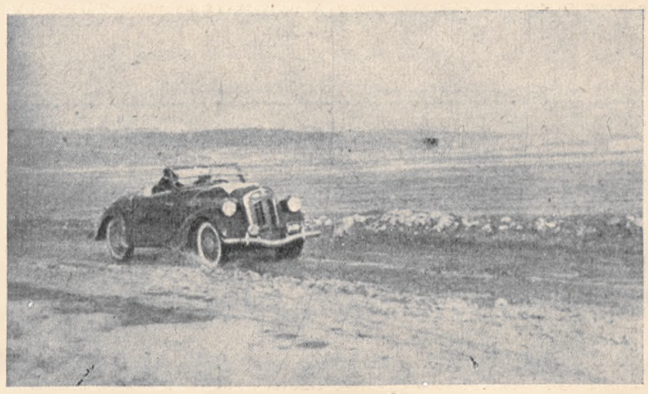
JAROSŁAW JANOWSKI

„Echa Jazdy Zimowej"

Wielu miłośników automobilizmu, wielu kandydatów na przyszłych asów kierownicy — uważa zimę za okres bezczynności sportowej. W ich pojęciu zima nie nadaje się do uprawiania automobilizmu. Nie warto więc na ten okres zaopatrywać się w nowy samochód...

Podczas zimy wóz winien znajdować się — wedle tych pojęć — w ciepłym, zacisznym, miłym garażu, albo po prostu jeszcze w składzie sprzedawcy. Tymczasem samochód to nie brunatny niedźwiedź, który musi znaleźć sobie na zimę spokojne legowisko, by móc w bezruchu spędzić miesiące zimowe.

Prawdziwy miłośnik kierownicy zdaje sobie doskonale sprawę z tego, że kalendarz imprez zimowych nie jest białą, nie zapisaną kartą. A już kto jak kto, ale krakowscy automobiliści muszą pamiętać, że oblodzone gościńce, że mroźne podmuchy wiatru, że uciążliwe zaspy śnieżne — nie wykluczają bynajmniej możliwości popisania się swymi zdolnościami przy kierownicy...



Inż. St. Orange na trasie.

Krakowski Klub Automobilowy od szeregu lat urządza zimową jazdę w góry, która cieszy się powodzeniem i dobrą sławą nie tylko w Krakowie, ale i w innych ośrodkach polskiego automobilizmu.

W tym roku impreza ta odbyła się w okresie zawodów FIS w Zakopanem. Uczestnicy mieli zatem dodatkowy magnes jazdy w Tatry. Istotnie też prócz zawodników krakowskich, startowali w Jeździe Zimowej zawodnicy z Poznania, Warszawy, Lwowa i ze Śląska, ujrzeliśmy kilka samochodów wojskowych (t. zw. „łazików").

Przydział nagród Jazdy Zimowej.

Na podstawie osiągniętych wyników, przyznano następujące nagrody:

Za I. miejsce w ogólnej klasyfikacji (kaseta srebrna z daru Prezesa KKA X. R. Sanguszki) — Janowi Ripperowi.

Za I miejsce w kategorii I (kosz wycieczkowy z daru Vacuum Oil Company SA) — Alfonsowi Ziółkowskiemu.

Za I miejsce w kategorii II (kosz wycieczkowy z daru V-Prezesa Kom. Sport. J. Zborowskiego) — Janowi Ripperowi.

Za I miejsce w kategorii III (waza kryształowa z daru V-Prezesa KKA W. Rippera) — Wincentemu Tarnawie.

Za I miejsce w kategorii IV (kryształ KKA) — Inż. Stanisławowi Orange.

Za II miejsce w kategorii I (puchar z daru „Erge-Motor") — Henrykowi Polańskiemu.

Za II miejsce w kategorii II (piecyk „Katalyt" z daru f-my „Polmin") — Wilhelmowi Ripperowi.

Za II miejsce w kategorii III (piecyk „Katalyt" z daru „Polmin") — Kpt. Tadeuszowi Bronikowskiemu.

Za II miejsce w kategorii IV (piecyk „Katalyt" z daru „Polmin") — Bogusławowi Beyerowi.

Za I miejsce z pośród Oficerów w służbie czynnej (koszyk srebrny z daru f-my Lilpop Rau i Loewenstein) — Kpt. Andrzejowi Podgórskiemu.

Za I miejsce w konkurencji Pań (kryształ z daru Prezesa Kom. Sport. Inż. K. Brauna) — Dr Marcie Iłowieckiej.

Za I miejsce w rozgrywce międzyklubowej (puchar srebrny KKA) — Krakowskiemu Klubowi Automobilowemu.

Za II miejsce w rozgrywce międzyklubowej (kryształ KKA) dodatkowo uchwaloną nagrodę przez Komisję sportową KKA — Małopolskiemu Klubowi Automobilowemu. *(Dokończenie na str. 6).*

Zawodnicy mogli jechać dowolną trasą, z tym zastrzeżeniem, by nie powtarzali więcej niż dwa razy jednego odcinka szosy. Organizatorzy pragnęli bowiem uniemożliwić „wykręcanie" odpowiedniej ılości kilometrów — przez krążenie w kółko...



Prezes Klubu R. X. Sanguszko oddaje na mecie kartę drogową po przejechaniu 814 km. Stoją od lewej: Komandor: Inż. K. Braun, R. X. Sangnszko, Wicekomandor: K. Orzelski, Wiceprezes: T. Bukowiecki i Sekretarka J. Wesołowska.

Na Luboniu obowiązywała próba szybkości górskiej na odcinku dziesięciokilometrowym. Poza tymi dwoma wymaganiami zawodnicy wybierali trasę wedle osobistego gustu...

W owym czasie sportowcy całej Polski emocjonowali się komunikatami meteorologicznymi z Zakopanego. Sławetny „Pim" cieszył się niebywałą popularnością, głos jego miał niezwykłą wagę: oczekiwano bowiem z niecierpliwością na wiadomość o opadach śnieżnych. Brak śniegu w Zakopanem stawiał pod znakiem zapytania pomyślny przebieg narciarskich mistrzostw świata.

Automobiliści byli na tyle bezinteresowni, że również pragnęli śniegu, choć duże opady mogły im nie mało utrudnić raid do Zakopanego. Ale FIS odbywa się nie często w Polsce! Więc już lepiej nie móc wykręcić tysiąca kilometrów, byle tylko Zakopane przystroiło się w niepokalaną biel!...

— Tak mniej więcej rozumowali amatorzy kierownicy, dając tym dowód ducha sportowego.

Okazało się jednak, że w tym roku automobiliści będą mieli na ogół nie zimowe warunki jazdy. — Dopiero już po raidzie, w drodze powrotnej do Krakowa, przypomnieli sobie, jak to bywa, gdy wóz zaczyna ślizgać się niby Sonia Hennie na lodzie...

Największym pożeraczem kilometrów a zarazem generalnym zwycięzcą batalii zimowej został Jan Ripper, który na swojej Lancii (Aprilia), przejechał coś ponad 1 200 km. Wyruszył on z Warszawy do

Nagrody specjalne.

Nagrodę f-my Polski Fiat za najlepszy wynik na samoch. Polski Fiat lub Fiat — przyznano Kpt. Edwardowi Starzewskiemu (taca metalowa).

Nagrodę f-my „Stomil" za najlepszy wynik na oponach Stomil — Kpt. Andrzejowi Podgórskiemu (przycisk metalowy).

Nagrodę f-my Polmin za najlepszy wynik na olejach Polmin — Kazimierzowi Wołkowickiemu — (piecyk Katalyt).

Podziękowanie.

Wszystkim Ofiarodawcom nagród, którzy poparli w ten sposób nasze wysiłki na polu sportowym i przyczynili się do uświetnienia imprezy, Komisja Sportowa K. K. A. składa na tym miejscu najserdeczniejsze podziękowanie.

Turystyka

Wycieczka do Tarnowa. K. K. A. projektuje zorganizowanie wycieczki do Tarnowa, jeszcze przed otwarciem sezonu 1939. W programie zwiedzenie Tarnowa, lunch w Kasynie ZFZA Mościce, oraz zwiedzenie fabryki. Członkowie mający zamiar wziąć udział w powyższej wycieczce są proszeni o możliwie najwcześniejsze nadesłanie zgłoszeń ze względu na zamówienie odpowiedniej ilości obiadów w Kasynie. Wszelkich innych informacji udziela Biuro Turystyczne K. K. A. w godz. 17—19.

Prospekty. Biuro Turystyczne rozporządza obfitym materiałem turystyczno - informacyjnym wszystkich krajów Europy, który mamy do dyspozycji P. T. Członków K. K. A.

Prosimy o informacje. P. T. Członkowie K. K. A., którzy często podróżują wozami tak w kraju, jak zagranicą, uprzejmie proszeni są o podanie swych uwag i spostrzeżeń co do stanu dróg, garażowania, przepisów celno-dewizowych, bonów benzynowych etc. w biurze turystycznym K. K. A. w godz. 17—19, celem umożliwienia sprawnego udzielania informacji innym Członkom, oraz turystom automobilowym.

Ankieta w sprawie wycieczki zagranicę. P. T. Członkowie K. K. A. są proszeni o złożenie w Biurze Turystycznym projektów co do wycieczki samochodowej zagranicę, mającej się odbyć w bieżącym sezonie. Chodzi o stwierdzenie do jakiego kraju największa ilość Członków miałaby zamiar pojechać.

Przypomnienie dotyczące ulg podatkowych. Przypomina się, że do dnia 15 kwietnia rb. winni złożyć podania o ulgę podatkową, nabywcy pojazdów mechanicznych, posiadający dochody nieufundowane t. zn. z wynagrodzeń za najemną pracę, z uposażeń, pensji, emerytur itd.

Nowe mapy AP. Biuro Turystyczne podaje do wiadomości P. T. Członkom K. K. A., że nadeszła z Warszawy partia map stanu dróg Polski na rok 1939, wydana przez A. P., składających się z dwóch części. Mapy te są do nabycia w Biurze Turystycznym KKA po łącznej cenie zł 1.50.

Poznania (tam i z powrotem), potem skierował się na Kraków. Przez samą noc wyrobił z górą 800 km, resztę w ciągu dnia, do ostatniej chwili przed zamknięciem mety w Zakopanem.

Meta znajdowała się na Rynku zakopiańskim. Zebrali się przy niej organizatorzy imprezy i wcale liczni przygodni widzowie. Zbliżał się czas zamknięcia mety, upływała ostatnia godzina jazdy bez punktów karnych. Patrzymy na listę zgłoszeń, a tu jeszcze nie widać kilku wypróbowanych wybornych kierowców, wśród nich Rippera — ojca i syna!

Najwidoczniej chcą oni przybyć na metę w ostatniej chwili, wykorzystując czas do ostatnich sekund. Rzeczywiście na pięć minut przed godziną 16 pojawia się beżowa Lancia, a w niej Ripper-senior! — Oklaski witają zasłużonego i zawsze pełnego energii i zapału sportowca.

Wskazówki zegarka zbliżają się do godz. 15,59. Do mety podsuwa się wąż kilku wozów, obstawiony gęstym tłumem widzów... Jasio nie wraca!

Może jakiś defekt w drodze, przykra niespodzianka ze strony „sił wyższych?" — Nagle coś się zakotłowało na chodniku. Tłum zafalował i rozstępuje się szybko: to właśnie nasza „zguba" toruje sobie drogę po przez chodnik, byle stanąć na mecie o wyznaczonej godzinie.

Zazgrzytały hamulce i ze swej limuzynki wysiada mistrz Jan. Zwycięzca, jak się później okaże, po obliczeniach komisji.

Dla zamanifestowania imprezy przejadą jeszcze wszystkie wozy z Rynku do garażów, defilując długim wężem przez rojne ulice Zakopanego.



Wozy raidowe gromadzą się na mecie.

Inż. ANTONI ZIELIŃSKI

Wycieczka na Wystawę w Berlinie

Po pokonaniu wszystkich trudności przy pomocy KKA. mając w kieszeni paszporty ważne do 9 marca i równoważną 100,— zł ilość marek na osobę — przekroczyliśmy o godz. 19-tej granicę w Bytomiu.

Skromne fundusze niezbędne na utrzymanie czterech osób i Mercedesa, uzupełniliśmy pewną ilością prowiantów a mimo, zaufania do naszej maszyny postanowiliśmy nie spieszyć się zbytnio a jechać raczej dniem.

Wycieczkę projektowaną w zasadzie na zwiedzenie Wystawy Automobilowej w Berlinie, chcieliśmy w miarę możności rozszerzyć i zwiedzić przynajmniej jeszcze Targi Lipskie. — Dlatego pierwszą noc spędziliśmy w Opolu, aby nazajutrz dotrzeć do Berlina.

Nie chcąc zajechać do Berlina wieczorem, aby nie mieć trudności, ze znalezieniem hotelu zatrzymaliśmy się w Frankfurcie nad Odrą. Dopiero dnia 2 marca rano wjechaliśmy po raz pierwszy na autostradę. Pogoda słoneczna, trochę tremy a później drogą monotonną przeważnie przez lasy, przerywaną często ostrzegawczymi znakami — przejścia jeleni. Wjazd do Berlina przed południem okazał się rzeczywiście wygodniejszy, gdyż nawet o tej porze z trudem znaleźliśmy hotel na Mittelstrasse. Garażowanie dotąd bezpłatne na podwórzach hotelowych, w Berlinie na ulicy przed hotelem. Brak garaży oszczędził nam parę marek posiadanych w tak skąpej ilości. W Berlinie wygodniej nam było poruszać się miejscowymi środkami komunikacji — taniej i prędzej. Wystawa samochodowa potwierdziła znane już wiadomości z różnych opisów. — Wielka ilość eksponatów, tłumy zwiedzających przeważnie w mundurach, wielka przestrzeń. Typy wozów przeważnie znane, głównie niemieckie.

Firmy produkujące samochody zajmują się przeważnie udoskonalaniem już istniejących modeli. Liczny udział w wystawie wzięły fabryki byłej Austrii i Czech, jak Tatra, Austro-Fiat, Steyer, Saurer wiedeński i inne. Z marek międzynarodowych reprezentowane były Lancia, Alfa Romeo, Humber, Sundbeam, Hillman, Talbot, Austin, Renault, Bugatti, Hudson. Niemieckie firmy przeważnie nie wypuściły nowych modeli. Bardzo starannie opracowanym wozem jest nowy Hanomag 1, 3 ltr. Przednie koła tego wozu zawieszone są na dwóch trapezowych wahaczach wmontowanych w łożyska gumowe, które zastępują resory. Łożyska te wstawione są w blaszaną, stalową zwrotnicę osadzoną na czopie przedniej osi. Nie wiadomo w jaki sposób uzyskano tu zespolenie metalu z gumą.

Firma Opel przedstawiła nowy model 6-cio cyl. „Kapitan'a". Wóz ten wzorowany jest na Amerykanach. Silnik tego wozu jest miniaturą silnika Chevroleta, osiąga on 55 KM przy 3 400 obrotów/min, przy czym ciężar wozu wynosi około 1 200 kg.

Zakłady Auto-Union wystawiły cały szereg najrozmaitszych modeli od DKW do wspaniałych Horchów. W samochodach DKW środkową rurę centralną ramy podwozia zastąpiono dwiema szeroko rozstawionymi rurami o przekroju prostokątnym, dzięki czemu usunięto tunel przebiegający środkiem, wskutek czego wóz stał się wygodniejszy.

Mercedes wystawił mniej modeli niż w roku zeszłym. W wozach nie ma poważniejszych zmian konstrukcyjnych poza drobnymi udoskonaleniami.

B. M. W. wystawił nowy typ 3,5 ltr, który przy szybkości 100 km/g robi około 2 200 obrotów na min.

Wóz ludowy KDF osiąga szybkość około 100 km/g i dobrze pokonuje wzniesienia. W wozie tym mieszczą się wygodnie 4 osoby. Koło zapasowe znajduje się pod maską. Jest również miejsce na bagaż. Karoseria oczywiście jest dosyć prymitywnie wykończona, stosownie do niskiej ceny wozu.

Z samochodów ciężarowych zwracają uwagę nowe konstrukcje silników Diesla oraz wozy napędzane gazem sprężonym, który jest produktem ubocznym przy produkcji benzyny syntetycznej.

Następny dzień poświęciliśmy na zwiedzenie Berlina i dnia 4 marca rano przy słonecznej pogodzie wyjechaliśmy do Lipska, po drodze zatrzymując się w Wittemberdze. Nie szukamy już autostrady uważając, że normalny gościniec jest dostatecznie dobry a trudności mniej uproszczonego ruchu, kompensuje ciekawsza strona widokowa. Ponieważ następnego dnia jest otwarcie Targów lipskich, więc ruch na szosie szalony, a sam Lipsk wygląda jak gdyby wielki garaż. Już nie tylko place ale i ulice zastawione wozami. W tych warunkach nie ma mowy o przenocowaniu w Lipsku — dopiero o 10 km na zachód znaleźliśmy dom gościnny. Niedziela 5 marca zwiedzanie Targów lipskich. Na około tysiące wozów, wewnątrz tłumy ludzi. Zwiedzanie uciążliwe. Lipskowi nie poświęcamy wiele czasu i przed wieczorem wjeżdżamy do Drezna drogą bardzo ładną i dobrą, ale tak zatłoczoną automobilami, że żałowaliśmy, iż nie jesteśmy na autostradzie. W Dreźnie większy spokój — postanowiliśmy tu odpocząć. Zapasy nasze już się zupełnie wyczerpały i jesteśmy zdani na miejscowe pożywienie. Zaoszczędzone marki prędko też wydajemy. Dwudniowy prawie pobyt w Dreźnie spędzamy na zwiedzaniu różnych galerii i muzeów.

Wyjazd z Drezna 7 marca. W miarę oddalania się od Drezna i wjechania w okolicę górzystą zaczyna padać śnieg. Widzialność bardzo mała — wobec czego rezygnujemy z przejazdu ładniejszą górską drogą i zamiast na Hirschberg jechaliśmy wprost na Lignice—Wrocław. Nocleg we Wrocławiu, a 8-go przed wieczorem dobijamy do Bytomia, mając jeszcze w rezerwie jeden dzień ważności paszportów ale żadnej rezerwy gotówkowej.

Mimo bardzo skromnych środków i stąd wynikłych ograniczeń, wycieczka dała nam dużo przyjemnych wrażeń i przekonała nas o łatwości podróżowania za granicą a przynajmniej po Niemczech.

Informacje

Ważna uchwała Zarządu.

Na posiedzeniu Zarządu w dniu 1 marca 1939 r. zapadła uchwała, że członkowie Klubu, którzy zalegać będą z wkładkami dłużej niż trzy miesiące, zostaną skreśleni z listy członków, zaległość zaś zostanie ściągana drogą prawną.

Prosimy zatem o łaskawie punkutalne wpłacanie składek członkowskich.

Adresy fabryk szkła hartowanego na szyby do samochodów.

Nawiązując do notatki w ostatnich „Wiadomościach Klubowych" podajemy adresy fabryk szkła hartowanego:

1) Zakłady Przemysłowe „Metal-Szkło", właściciel G. Buhr, Warszawa, Żelazna 59 — wyrabiają na razie szkło klejone, w najbliższym czasie będą wyrabiać szkło hartowane.
2) Wytwórnia szkieł specjalnych J. Skrzynecki, G. Woysław i Ska, Warszawa, ul. Kępna 11 — szkło hartowane marki „Peroflex".
3) Zakłady „Nikawit" Sp. z o. o., Warszawa, ul. Złota 14 uruchamiają w Radomiu fabrykę szkła hartowanego, prowadzoną na dużą skalę.
4) Fabryka luster i szlifiernia szkła „B-cia Babicz", Warszawa, ul. Nowogrodzka 23 — szkło hartowane.

Wysyłka legitymacji.

Wszystkim P. T. Członkom Klubu, którzy nie zalegają z wkładkami, wysłaliśmy legitymacje na rok 1939. Gdyby przez przeoczenie ktokolwiek legitymacji nie otrzymał, prosimy o łask. zawiadomienie nas.

Z kroniki towarzyskiej



Wspomnienia z karnawału.

Zamieszczamy powyżej fotografię z „Przebieranki na Wesoło", która odbyła się w dniu 4 lutego br. Jak widać na zdjęciu zabawa ta zgromadziła kilkadziesiąt pięknie i dowcipnie ukostiumowanych osób, świadcząc wybitnie o dobrym humorze, jakim cieszą się karnawałowe zebrania towarzyskie w Klubie.

Starajmy się o pozyskanie nowych członków do Klubu

Tylko liczna i silna organizacja, ma możność rozwinięcia intensywnej i pożytecznej działalności w kierunku podniesienia motoryzacji kraju, tworzenia odpowiednich warunków eksploatacji i użytkowania samochodu, obrony interesów automobilizmu i przysparzania korzyści oraz ulg możliwych do uzyskania jedynie przy zbiorowym wystąpieniu.

Przeszło 260 nowych członków zapisało się w roku 1938 w poczet zrzeszonych automobilistów Krakowskiego Klubu, widać więc, że coraz większe rzesze automobilistów zrozumiały korzyści należenia do silnej organizacji, jest to jednak jeszcze liczba zbyt szczupła, jeżeli weźmiemy pod uwagę ogół automobilistów dotychczas niezrzeszonych.

Automobiliści! Zapisujcie się w poczet członków Klubu!

Redaktor odpowiedzialny: Janina Wesołowska. Wydawca: Krakowski Klub Automobilowy.
Drukarnia Polska, Franciszka Zemanka, Kraków, ul. Tadeusza Kościuszki L. 3.